

山形県地域公共交通トライアル推進事業

第1回最上地域ワーキング 第I部基本ペーパー (案)

1. 地域間ネットワーク

1.1. 課題抽出

鉄道

- ・当該地域と村山・置賜地域・秋田県等を繋ぐ奥羽本線、庄内地域を繋ぐ陸羽西線、宮城県を繋ぐ陸羽東線の利便性が低く、利用者数が減少
- ・人口減少等を考慮した場合の駅における人員体制・サービスの維持（除雪・除草等の管理含む）が課題（行政との連携を模索する必要性を鉄道事業者として認識）
- ・新生活様式に伴う公共交通のあり方についての対応について鉄道事業者として問題認識あり

バス

- ・当該地域と村山地域・宮城県を繋ぐバス路線は、赤字にも拘わらず、補助を受けられていない⇒利便性が低いまま
- ・利用者の目的は、沿線の日常生活の移動手段であり広域的な活用（乗り継ぎ等）があまり見られないのが現状
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
 - ※他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化する路線も存在
- ・例えば、冗長なルート割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・観光流動については潜在的な可能性がある（観光客等の来訪者の広域的な移動の利便性や回遊性を向上させるための施策）

タクシー

- ・地域間の移動需要や利用者からのニーズはあるものの、運輸局への営業申請区域外のため対応できていない（事業区域の制限があり、顧客や自治体の要望に対応しにくい）

その他輸送資源

- ・地域間の通学需要については、一部スクールバスが対応

1.2. 解決のために望まれる方向性 (案)

- ・鉄道路線の通学・通院活用（スクールバスや病院送迎バスを駅発着にすることと駅のバリフリ対応が必要）
- ・他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化
- ・当該地域と宮城県を繋ぐ幹線バスを、国庫補助対象とし、路線収支の改善とサービス強化を図る

地域内ネットワーク（市町村間）

1.3. 課題抽出

鉄道

- ・地域内（市町村間）では鉄道が使われない
- ・人口減少等を考慮した場合の駅における人員体制・サービスの維持（除雪・除草等の管理含む）が課題（行政との連携を模索する必要性を鉄道事業者として認識）

バス

- ・公共交通の主な利用者である交通弱者の利用者数自体が減少（少子・高齢化が進む）
- ・利用者の目的は、沿線の日常生活の移動手段であり広域的な活用（乗り継ぎ等）があまり見られないのが現状
- ・最上地域における市町村間バスは、病院にはほぼ乗り入れがあり、バスの通院利用をメインターゲットとしている傾向がうかがえる
- ・高校、商業施設、観光施設への市町村間バスの乗り入れが少なく、市町村内バスに乗り継ぐことでのアクセスが想定されている（バスの乗り継ぎ利用はそもそも想定していない？）
- ・路線運営コストが赤字で、かつ、沿線市町村から新たな負担も難しい
- ・車両更新ができない・運転者の不足や高齢化などにより、現行のサービス水準を維持困難
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本の見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
 - ※他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化する路線も存在
- ・国庫補助対象の補助要件に満たなくなる可能性が高い幹線バス路線、支線交通の存在（コロナ禍で国庫補助要件割れが加速化する恐れ）
- ・「新庄駅」と「山形県立新庄病院」が拠点（系統路線バスの起点・終点バス停・乗継バス停）
- ・モータリゼーション（自動車）の進展・家族の送迎等で移動手段の1つに「公共交通」がなり得ていない
- ・観光流動については潜在的な可能性がある（観光客等の来訪者の広域的な移動の利便性や回遊性を向上させるための施策）

タクシー

- ・タクシーを利用しにくい環境（郊外部の利用者の運賃が高額化、営業区域外の利用意向※、冬期における運賃2割増等）
 - ※地域間の移動需要や利用者からのニーズはあるものの、運輸局への営業申請区域外のため対応できていない（事業の制限があり、顧客や自治体の要望に応えられない）
- ・郊外部の居住エリアから幹線バス路線までのラストワンマイル輸送をタクシーが担おうとした場合に、実車距離よりも回送距離の方が長くなるエリアが存在（タクシーの短距離フィーダー輸送が非効率なエリアが存在）

市町村

- ・観光客等の来訪者の広域的な移動の利便性や回遊性が低い
- ・市町村をまたいだ通院需要への対応が不足
- ・複数市町村をまたぐ路線バスの見直しのあり方
（各市町での公共交通ニーズ、負担の考え方等の違い）

1.4. 解決のために望まれる方向性（案）

- ・鉄道・バス・タクシー・それ以外の輸送資源のメリハリの効いた役割分担
- ・新庄駅、新庄病院をハブとした交通網の整備（特に、病院移転による再編も含む）
- ・他の流動における幹線系統の追加と合わせて、フィーダー系統として捉え直すことで効率化・補助対象化
- ・当該地域と村山地域を繋ぐ幹線バスを、国庫補助対象とし、路線収支の改善とサービス強化を図る

2. 地域内ネットワーク（市町村内）

2.1. 課題抽出

鉄道

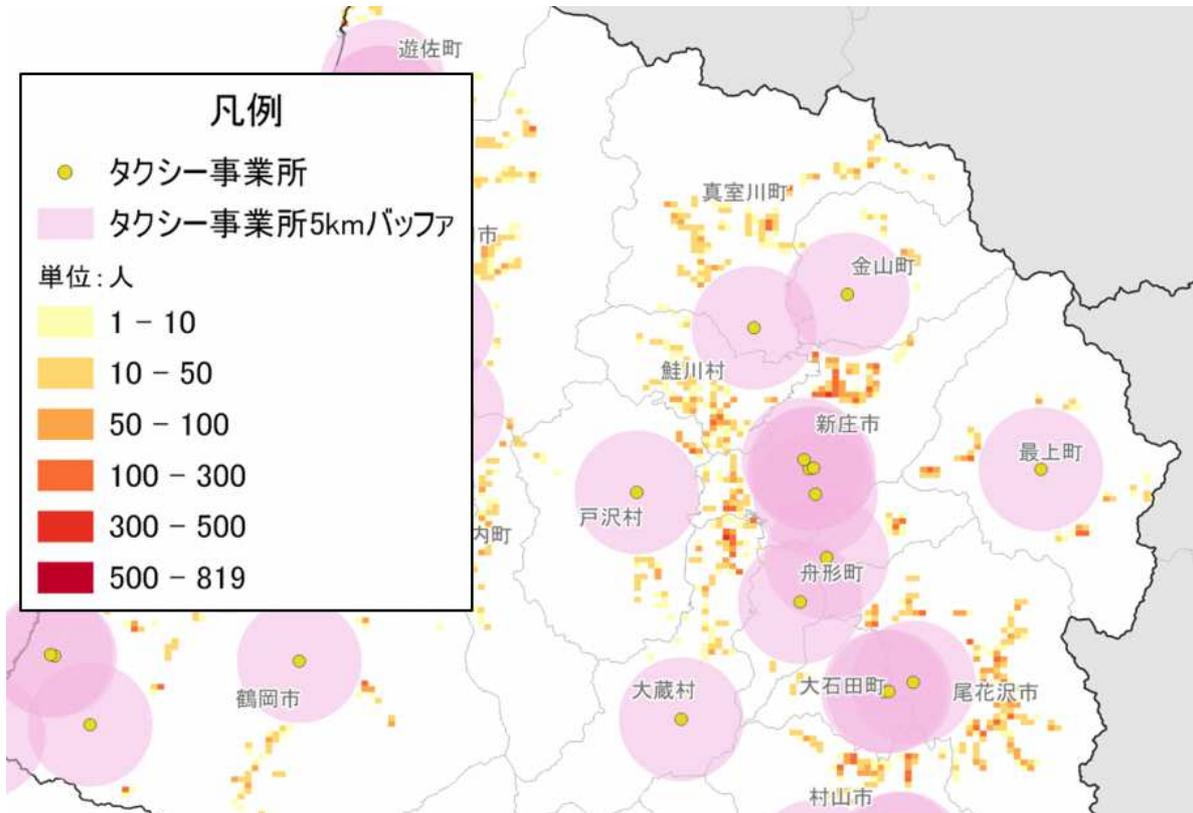
- ・人口減少等を考慮した場合の駅における人員体制・サービスの維持（除雪・除草等の管理含む）が課題（行政との連携を模索する必要性を鉄道事業者として認識）

バス

- ・路線運営の赤字や運転手不足等は「地域内ネットワーク（市町村間）」部分と同旨

タクシー

- ・「地域内ネットワーク（市町村間）」部分と同旨



市町村

- ・鉄道・バスの人口カバー率は県平均（91％）に比べ、鮭川村（約12％）と大蔵村（約68％）が特に低い

自治体名	平成27年国勢調査											
	総人口	鉄道・バス カバー人口	鉄道・バス 人口カバー率	※カバー人口算出用バックデータ								
				鉄道駅圏 (1km)	バス停留圏(500m)		デマンド圏	鉄道駅圏× バス停留圏	鉄道駅圏× デマンド圏	バス停留圏× デマンド圏	全交通手段 共通圏	
全体	市町村間	支線										
山形県	1,124,001	1,023,197	91.0%	454,960	994,522	725,905	810,080	—	426,285	—	—	—
最上地域	77,952	68,651	88.1%	30,690	67,056	37,325	58,342	—	29,095	—	—	—
新庄市	37,292	33,553	90.0%	15,618	32,548	26,746	27,609	—	14,613	—	—	—
金山町	6,028	6,020	99.9%	0	6,020	3,068	4,992	—	0	—	—	—
最上町	8,902	8,896	99.9%	5,576	8,896	0	8,896	—	5,576	—	—	—
舟形町	5,804	5,456	94.0%	2,999	5,423	1,639	5,322	—	2,966	—	—	—
真室川町	8,552	7,718	90.2%	4,004	7,709	3,696	7,301	—	3,995	—	—	—
大蔵村	3,549	2,408	67.9%	0	2,408	2,404	4	—	0	—	—	—
鮭川村	4,922	610	12.4%	588	46	24	22	—	24	—	—	—
戸沢村	4,854	4,666	96.1%	2,053	4,643	0	4,643	—	2,030	—	—	—

その他輸送資源

- ・複数の介護福祉施設が無料送迎サービスを実施
- ・宿泊施設の利用者に向け、ほとんどの宿泊施設が無料送迎サービスを実施

2.2. 解決のために望まれる方向性（案）

- ・市町村間ネットワークと連携することにより、市町村内交通の効率化・充実を図る
- ・新庄病院移転等に伴うフィーダー補助申請の適正化

3. 全体会合への意見

3.1. 全体課題の抽出

- ・個別のサービスがそれぞれのニーズの起終点から運行しており、それぞれが連携して、乗り継げるようになっていない。
- ・ドアツードアで広域に移動するニーズが高いため、交通サービスのコスト負担が大きい。
- ・特にバスのルート・運賃がわかりにくい。
- ・来訪規模が比較的多い主要観光資源にバス交通が乗り入れていないものが存在
- ・人口減少・高齢化が進行しており、バス交通の抜本的見直しが必要と考えられる幹線バス路線が存在
- ・冗長なルートの割に、利用者の短区間利用が顕著であり、今後のルート分割・短縮等の運行効率化が求められる幹線バス路線が存在
- ・事業者負担だけでは維持できないが、地域にとって不可欠な交通サービスが存在（公的補助の適正な活用が必要）
- ・国庫補助対象の補助要件に満たす可能性が高い高速バス路線、幹線バス路線の存在（現市町村間をまたぐバス路線を中心に国と県による財政支援を要検討）

3.2. 方向性（案）

- ・乗継利便性の向上（キャッシュレス決済、Google等の検索、バス停等の待合施設）
- ・ドアツードアへの対応（タクシーのさらなる活用、UDタクシー等の購入支援等）
- ・広域移動のコスト負担の適正化 等
- ・輸送資源の活用（スクールバスの空き時間・空き席の活用）
- ・他分野との連携（商工・観光・教育など）